

VOORSTEL AAN HET COLLEGE VAN DE GEMEENTE ROERMOND

Onderwerp: Deelmobiliteit in Roermond: Uitvoeringsregels voor aanbieders, het Programma van Eisen en het enkelvoudig onderhands aanbesteden.

Zaaknummer: 51644-2021

Datum: 6 juli 2021

Inleiding

De mobiliteit in Nederland verandert in rap tempo. Onze infrastructuur slibt dicht, er is plaatsgebrek in het OV en parkeeroverlast van fietsen is meer regel dan uitzondering. Gelijktijdig is er onder reizigers een groeiend besef van duurzaamheid, vitaliteit en maatschappelijke inclusiviteit. De intrede van Corona in ons dagelijks leven heeft dit beeld versterkt; nog veel meer zijn we ons bewust van de klimaatverandering, van onze gezondheid en die van anderen én van de negatieve effecten van de auto. Ten gevolge hiervan is deelmobiliteit sterk in opkomst. Naast de deelauto, al dan niet geëlektrificeerd, is de deelfiets in veel steden te zien in het straatbeeld.

Het voorliggend voorstel benoemt (onderstaand onder Argumenten) het (1) waarom van de keuze voor een elektrische deelstep, de (2) **eerdere stappen** met betrekking tot een deelsysteem, alvorens de kaders voor aanbieders ter vaststelling aan u voor te leggen met de (3) **notitie ULAD** (Uitvoeringsregels Langzame en Actieve Deelmobiliteit). Vervolgens wordt u het (4) **Programma van Eisen** voor het uitvragen van een aanbieder ter instemming voorgelegd. Dit gaat vergezeld van een (5) **marktverkenning** naar mogelijke aanbieders. Er wordt ingeschat dat er slechts één aanbieder is, waardoor uw college onderbouwd wordt voorgesteld af te zien van een openbare aanbesteding.

AANVULLENDE INFORMATIE.

Nog geen onderdeel van de gevraagde besluitvorming, maar om uw college alvast beeld te geven bij het systeem, gaan we uit van:

- Circa 80 elektrische deelsteps in en rond Roermond;
- Vanuit circa 10 vaste, herkenbare docking-stations waar de elektrische step geopend, afgesloten en opgeladen kan worden;
- Voor bezoekers: verlengstuk van bezoek Roermond en overbruggen van 'the last mile';
- Voor werknemers/forenzen: overbruggen van 'the last mile';
- Voor inwoners: ontdekken nieuwe vormen van mobiliteit;
- Exacte locaties moeten nog worden bepaald, maar worden gericht op Park&Bike / mobility hubs aan de randen van de stad, aangevuld met hotspots:
 - o P&B's: Hatzenboer; Merum / Roerpoort, Retailpark, Huis- en Tuinboulevard;
 - o Binnenstad: Stationsplein, omgeving Markt / Roerkade, Kloosterwandplein
 - o Designer Outlet
 - o Swalmen (station)
 - o Etc. Nader te bepalen
- Aansluiten op landelijk platform open data zodat de elektrische deelstep in Roermond via één centrale app vindbaar en reserveerbaar is.

Bij positieve besluitvorming van uw college, wordt de uitwerking op basis van een in te dienen businesscase door een aanbieder, verder opgepakt. De gunning komt separaat bij u terug.

Gevraagd besluit

Wij stellen uw College voor om:

- Kennis te nemen van de evaluatie van de eerste Citystep pilot in 2020 in bijlage 1a en 1b;
- De Notitie Uitvoeringsregels Langzame en Actieve Deelmobiliteit, bijlage 2, vast te stellen als kader voor het reguleren van deel(fiets)mobiliteit;
- De benodigde APV aanpassingen mee te nemen bij de eerstvolgende herziening van de APV;
- In te stemmen met het uitwerken van een deel(fiets)concessie gericht op 1 aanbieder, zonder daarmee het alleenrecht op het aanbieden van een deelsysteem in de openbare ruimte aan de betreffende aanbieder te geven;
- In te stemmen met het programma van eisen ten aanzien van deelmobiliteit in Roermond, zie dit onderdeel in bijlage 3;
- Af te zien van een meervoudige aanbesteding en de elektrische deelstep in Roermond enkelvoudig onderhands aan te besteden aan Citysteps, conform de marktverkenning naar aanbieders opgenomen in bijlage 3;
- Akkoord te geven op het uitwerken van de businesscase met Citysteps in een deel(fiets) concessie, waarbij invulling, financiering en gunning aan uw college zal worden voorgelegd.

Argumenten

1. Waarom een elektrische deelstep

Bij het inzetten op een deelsysteem voor Langzame en Actieve mobiliteit zijn meerdere vormen mogelijk, al dan niet elektrisch ondersteund. Het inzetten op het systeem elektrische deelstep is een bewuste keuze, voor een belangrijk deel gelegen in de specifieke Roermondse situatie, met 8,5 miljoen bezoekers extra naar de stad ten gevolge van de Designer Outlet Roermond.

Ruimtelijk gezien is de stad niet toegerust op de grote autoverkeersstromen die deze bezoekers vertegenwoordigen. Er dient versterkt (ook) ingezet moet worden op de mobiliteitstransitie naar anders reizen. Echter de bezoekers aan Roermond zijn voor het overgrote deel auto georiënteerd. Dat geldt zeker voor de Duitsers en Belgen die gezamenlijk een 80% van het Outlet bezoek vormen.

- Een natransport systeem dient een zeker cachet te bieden, om mensen over de streep te trekken om de auto op afstand te parkeren, en the last mile met het deelsysteem te overbruggen. Deze shopping gasten vragen bovendien met een vervoermiddel waar met 'uitgaanskledij' (een jurkje, hakjes e.d.) en met de gedane aankopen comfortabel op verplaatst kan worden. Zonder vervolgens bezweet of gekreukt de Outlet en de binnenstad door te moeten. Dat gaat niet met een fiets, al dan niet elektrisch ondersteund, en ook niet met een reguliere step.
- Voor de zakelijke bezoeker van Roermond is dit vergelijkbaar, een reguliere (elektrische fiets) is vaak geen handige optie met een laptop- of aktentas over de schouder en met zakelijke kleding. Anderzijds kan het bestaan van dit systeem een aantrekkingskracht op de Young Urban Professional uitoefenen om de overstap van de auto te wagen.
- Daarnaast is het systeem uitermate geschikt om ook recreatief een bijdrage te leveren. Een tochtje van of naar de Maas en Maasplassen is goed en aantrekkelijk mogelijk. En ook bezoekerslocaties op enige afstand, die nu vaak met de auto gedaan worden, zijn ineens bereikbaar. Met een hoge fun factor, wat het gebruik hiervan alleen maar zal ondersteunen.
- Ook lokaal zien we een meerwaarde ten opzichte van een reguliere (elektrische) fiets. De letterlijk lage instap, de eenvoud van het gebruik en de mogelijkheid om vlot een boodschapje op te kunnen vervoeren, zal het lokale gebruik doen toenemen. Ingeschat wordt dat het systeem ook bruikbaar is voor mensen op gevorderde leeftijd of voor in hun mobiliteit enigszins beperkte mensen, die niet (meer) van een fiets gebruik kunnen maken. We dragen hiermee dus ook bij aan sociale inclusiviteit.

- Al met al is de doelgroep voor dit systeem in onze optiek ongekend groot. En niet het minste, met dit systeem plaatst Roermond zich vooraan (binnen het SmartwayZ werkgebied) in het toepassen van Smart Mobility ontwikkelingen in de mobiliteitstransitie.

2. *Eerdere stappen*

- De gemeente Roermond neemt als 'lead partner' deel in het Europees project Resolve, waarin Roermond het implementeren van deelmobiliteit als speerpunt benoemd. Daaropvolgend is een haalbaarheidsstudie door uw College vastgesteld in december 2019 die richting geeft hoe een deelfietssysteem eruit zou kunnen zien in Roermond. Tevens heeft uw college besloten een verdere uitwerking te willen zien.
- Parallel is vanuit Roermond Bereikbaar in 2020 geparticipeerd in Mobility Lab (via SmartwayZ) waarin start-ups op mobiliteitsgebied worden gestimuleerd. Daarin is kennis gemaakt met Citysteps, het enige elektrische RDW toegelaten deelstepsysteem in Nederland. Dit bleek een antwoord te zijn op actuele mobiliteitsvraagstukken in 2020, zodat midden 2020 een pilot is gestart met 20 elektrische deelsteps in Roermond. De pilot is gepauzeerd in de wintermaanden. Het gebruik van de steps tot dan toe was boven verwachting. Ook de ervaringen zowel onder de gebruikers als onder interne en externe stakeholders – zowel bij de BIZ-Binnenstad als bij Citymanagement – zijn positief. De evaluatie is bijgevoegd. (BIJLAGE 1a en b)
- Op de gemeentelijke begroting is een bedrag van € 150.000 (€ 50.000 per jaar gedurende 3 jaar) opgenomen om dit - of een vergelijkbaar - systeem in Roermond te implementeren. Tevens is het project opgevoerd in de regionale Slim Veilig Duurzaam Mobiliteitsagenda voor cofinanciering door de provincie en het Rijk. Met uw besluitvorming kan bij de provincie het gesprek worden gevoerd omtrent de benodigde hoogte van de cofinanciering.

3. *Notitie ULAD (BIJLAGE 2)*

Regulering vooraf is nodig. Geconstateerd moet worden dat er tot nu toe niets geregeld is binnen de gemeentelijke APV om aanbod en kwaliteit van deelmobiliteit te kunnen reguleren. Dat betekent dat iedere aanbieder van een deelfietssysteem dit in principe zonder vergunning kan uitrollen in Roermond, inclusief het willekeurig plaatsen van fietsen in desgewenst grote aantallen. Tot op heden heeft dat niet geleid tot problemen, omdat Roermond (nog) geen interessante businesscase vormt. In diverse grotere steden leidt het ongereguleerd aanbieden wel tot zichtbare wildgroei.

We willen als gemeente vooraf duidelijk aan potentiële aanbieders meegeven, op welke wijze we deelmobiliteit in Roermond willen implementeren en dat voor exploitatie een vergunning van de gemeente noodzakelijk is. Daarom is de Notitie ULAD opgesteld:

- Er wordt een aantal onderbouwde keuzes beschreven: we gaan voor een systeem 'Back to Many'. De voertuigen kunnen op een beperkt aantal plekken in de gemeente worden gehuurd en afgemeld. Tevens wordt geopteerd voor vaste dockings voor de stalling. Hiervan kan onder voorwaarden worden afgeweken.
- Om een systeem gerealiseerd te krijgen wordt in de notitie ULAD onderbouwd gekozen voor het stimuleren van de markt met een deel(fiets)concessie.
- In de notitie ULAD wordt beschreven dat er een verbod in de APV moet worden opgenomen, met een mogelijkheid tot het verlenen van een vergunning aan een aanbieder van deelmobiliteit.
- De vergunning moet getoetst kunnen worden, daartoe zijn concrete uitvoeringsregels opgesteld met (kwaliteits)eisen aan het systeem, het voertuig, de beschikbaarheid en toegankelijkheid en aan de locaties en het delen van data.

4. Programma van eisen (BIJLAGE 3)

Met de onder 1. beschreven stappen – de bevindingen uit de haalbaarheidsstudie in 2019 en de pilot Citysteps in 2020 – is een voor de schaal van Roermond reële en uitvoerbare vorm van deelmobiliteit opgezet, in de vorm van een elektrische deelstep (RDW-gecertificeerd). De bestuurlijke wens bestaat om dit systeem de komende jaren in Roermond te implementeren, waartoe middelen op de begroting zijn opgenomen. Een programma van eisen is noodzakelijk (zie bijlage 3) met daarin concreet uitgewerkte eisen aan het systeem en aan de voertuigen. Dit programma van eisen is een uitwerking van de notitie ULAD en geeft invulling aan de wens om een elektrische deelstep te implementeren.

5. Marktverkenning (BIJLAGE 3)

Op voorhand bestaat de indruk dat er op basis van het programma van eisen maar één aanbieder in de markt zou kunnen voldoen aan de wensen van Roermond. Daarom is een marktverkenning gedaan. Hierbij is op internet gezocht naar voorbeelden en/of aanbestedingen. Deze zijn niet gevonden in de vorm van een openbaar deelsysteem met elektrische steps. Tevens is met de gemeente Waalwijk contact geweest over de daar opgedane ervaringen met Citysteps, vooral t.a.v. de aanbesteding. Hier is geen openbare aanbesteding doorlopen maar een tweejarige concessie verleend.

Cruciaal is het toegelaten zijn van de voertuigen op de openbare weg in Nederland. Daarom is bij de RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) gekeken naar toegelaten elektrische deelsteps in de categorie bijzondere bromfietsen, die in potentie ingezet zouden kunnen worden voor een deelsysteem. Aanvullend is telefonisch navraag gedaan naar lopende toelatingen. Echter daarover kunnen geen mededelingen worden gedaan. Pas bij publicatie in de Staatscourant is een toelating duidelijk. Vanuit de toelatingen volgen 3 modellen elektrische steps. De importeur is telefonisch gesproken. Deze verwijst naar de Emove Company voor de elektrificering van de steps. Door de Emove Company wordt schriftelijk aangegeven dat voor elektrische deelsteps het bedrijf Citysteps de exclusiviteit heeft tot het inzetten op het gebied van Deelmobiliteit.

Dit leidt tot de constatering dat er maar één aanbieder in de markt bestaat voor een elektrische deelstep (Citysteps dus), waardoor onderbouwd afgeweken mag worden van het aanbestedingsbeleid en Citysteps door middel van een enkelvoudige onderhandse aanbesteding opdracht in de vorm van een deel(fiets)concessie zonder alleenrecht mag worden verleend.

Kanttekeningen en risico's

Het kan nooit worden uitgesloten dat een partij bezwaar maakt en zich een potentiële aanbieder van een deelsysteem met een elektrische deelstep acht. Dat bezwaar kan zich richten tegen het Programma van Eisen. Echter daarin zijn redelijke eisen opgesteld, zodat dat weinig kansrijk wordt geacht. Het bezwaar kan zich ook richten tegen de conclusie uit de marktverkenning, waarbij de aanbieder claimt aan het PvE te kunnen voldoen. Echter de haalbaarheid van een dergelijk bezwaar is gering, doordat de door de RDW gecertificeerde elektrische steps geschikt voor een deelsysteem door één bedrijf worden gebouwd die een exclusiviteitscontract met Citysteps heeft afgesloten.

Historisch overzicht

Nvt

Financiële gevolgen

Met de voorliggende beslispunten, het vaststellen van de notitie ULAD, het instemmen met het Programma van eisen en de keuze van de vorm van aanbesteding, zijn geen kosten gemoeid. Vooruitlopend op de uiteindelijke implementatie is het van belang op te merken dat met de structurele implementatie van de elektrische deelstep in Roermond de komende drie jaar ongeveer € 386.000,- gemoeid is (€ 286.000,- bijdrage in het systeem en € 100.000,- aan civieltechnische kosten). Hiervan is € 150.000,- voor rekening van de gemeente Roermond, waarvoor in 2021, 2022 en 2023 jaarlijks € 50.000,- in de begroting is opgenomen. De overige € 236.000,- wordt naar verwachting gedekt uit de provinciale en Rijksmiddelen (vanuit het BO-MIRT) via de Slim Veilig Duurzaam agenda. Hierover maken we met de provincie de finale afspraken en daarmee verwachten we een cofinanciering van 62% te realiseren.

Communicatie en participatie

Om te komen tot de notitie ULAD en over de implementatie van de elektrische deelstep in Roermond heeft met diverse interne en externe stakeholders overleg plaatsgevonden zowel intern: Mobiliteit, BOR, Economie, Erfgoed, Stadstoezicht, als extern: BIZ Binnenstad, Citymanagement, Designer Outlet en Roermond Bereikbaar. In het verdere vervolg worden deze en andere relevante partijen betrokken, zoals provincie, mobiliteitsraad en de Fietsersbond. Met name vanuit Handhaving wordt bij de uitwerking aandacht gevraagd voor het voorkomen van oneigenlijk gebruik van de Steps, zowel onder de toegestane leeftijdsgrens als het rijden over de promenades. Dit kan risico's in de verkeersveiligheid opleveren. Hieraan wordt bij de uitwerking expliciet aandacht besteed met beheersmaatregelen in overleg met Handhaving.

Uitvoering en evaluatie

Na vaststelling van deze uitvoeringsregels en de wijze van aanbesteding (enkelvoudig onderhands) starten we de aanbesteding. Met voornoemde stakeholders bepalen we het gewenste product. We gaan met de aanbiedende partij in onderhandeling om de meest voordelige aanbidding te realiseren. De gunning van het uiteindelijke aanbestedingsresultaat leggen we separaat aan uw College voor. Het tijdspad ziet er globaal als volgt uit:

- Collegebesluit juli;
- Voorbereiding uitvraag juli;
- Indienen voorstel door aanbieder in augustus;
- Beoordeling en gunningsvoorstel opstellen augustus;
- Collegebesluit en gunning in september;
- Implementatie 4^e kwartaal;
- Operationeel streefdatum: 1 januari 2022.

Advies bedrijfsvoering (Communicatie, Financiën, HR, I&S, Juridisch)

Bedrijfsvoering (Inkoop, Juridisch en Financiën) is akkoord met dit voorstel. In bijlage 4 is het inkoopadvies verwoord.

Publicatiedatum voorstel

Regulier